
La politica della sharing economy

Questo è il terzo articolo di un dibattito che si è creato su Pandora sul tema della sharing economy, dell'innovazione e del loro rapporto con la politica. Per leggere i precedenti puoi usare i link seguenti:

- 1) [I lati oscuri della](#) sharing economy di Nicola Melloni
- 2) Sharing economy, [innovazione e tecnologia: quale cultura politica per evitarne gli eccessi?](#) di Francesco Piccinelli

Il rapporto tra innovazione tecnologica e politica è un tema importante e complesso, soprattutto in una epoca di cambiamenti epocali, tra robotizzazione della produzione e digitalizzazione dello scambio. [Il bel pezzo di Francesco Piccinelli](#) sulla sharing economy propone una stimolante riflessione su questo tema. Molte sono le variabili in questione: da una parte, certo la capacità di reazione della politica a cambiamenti per molti versi inevitabili e che comportano la modifica e in alcuni casi il superamento delle vecchie strutture sociali; dall'altra, però, anche la discussione sul tipo di società in cui vogliamo vivere.

Partiamo da un dato di fatto: ogni cambiamento porta ad un rimodellamento dell'esistente, e dunque a conflitti che hanno vincitori e vinti. Compito della politica è non solo creare le condizioni perché gli sconfitti possano essere riassorbiti nella società e affinché i cambiamenti tecnologici non aumentino le diseguaglianze; ma anche offrire linee guida allo sviluppo delle nuove tecnologie in base alle esigenze contingenti ma soprattutto alle prospettive future. In Europa, al momento, il dibattito sulla sharing economy è fermo alle resistenze corporative di alcuni gruppi sociali, per ora marginali, chiaramente perdenti – come nel caso di Uber. Negli Stati Uniti, invece, siamo già ben oltre e lo scontro riguarda le ampie ricadute sociali delle nuove piattaforme digitali, [che ho già analizzato in precedenza](#). Si badi bene, parliamo degli Stati Uniti, dove la forza della sinistra tradizionale è particolarmente ridotta e dove non si può certo additare i Democratici come tradizionalmente diffidenti rispetto all'innovazione tecnologica.

E' proprio la forza dirompente del fenomeno a produrre una resistenza considerevole ed innumerevoli occasioni di attrito tra politica, istituzioni e le grandi corporations della sharing economy. La commissione del lavoro della California [ha recentemente sentenziato che gli autisti di Uber fossero a tutti gli effetti dipendenti e non collaboratori](#). Negli ultimi mesi si sono poi moltiplicate [le cause dei lavoratori contro molte delle aziende](#) operanti nell'ombra non troppo ben definita sharing economy, da Postmates, a Washio a Shyp, tanto che anche [Hillary Clinton è scesa in campo, promettendo interventi legislativi](#) per difendere i diritti dei lavoratori, abilmente aggirati, come abbiamo detto, da queste compagnie. A New York, intanto, [il sindaco progressista De Blasio](#) ha preso di mira la stessa Uber, accusandola, con qualche ragione, di intasare Manhattan, con sempre più autisti attirati in centro dalla possibilità di facili guadagni. Come detto, poi a San Francisco si è tenuto [un referendum contro uno degli altri giganti del settore, Airbnb](#), mentre la stessa Airbnb è sotto accusa anche [a New York dove i pernottamenti di breve periodo violano le normative](#) vigenti sugli affitti.

Si tratta di questioni squisitamente politiche. Dettate si dalla contingenza, ma che tradiscono anche questioni di portata maggiore. Il dato più interessante è che, finora, le grandi corporations della sharing economy l'hanno spesso spuntata. Il referendum di San Francisco è stato battuto, anche se con un margine ristretto. A New York De Blasio ha dovuto temporaneamente cedere, dopo aver constatato l'opposizione di moltissimi utenti del servizio taxi. In fondo, come ha detto Piccinelli, la sharing economy funziona: tutti la usano e non vi sono dubbi che abbia alleviato le sofferenze di una middle class impoverita dalla crisi. Si potrebbe quasi sostenere che l'innovazione sia quasi più politica che economica – il sostegno alla sharing economy si fonda su una potente alleanza tra grandi aziende, consumatori ed una parte non marginale dei contractors, uno pseudo blocco sociale numeroso e danaroso, grazie ai fondi profusi dalle compagnie in questione che oltre all'attività di lobbying possono mobilitare un proprio elettorato ad hoc.

Se la politica di classe era basata sul connubio cittadino-produttore, qui si passa al cittadino-consumatore. Un concetto non nuovo di per sé (l'elettore è anche e soprattutto consumatore), ma che viene ora esasperato dalla convergenza tra interessi privati (delle compagnie) e pubblici (dei consumatori). [Secondo alcuni, tipo Rifkin](#), proprio la forza del network schiuderà le porte ad una rivoluzione epocale, che ci permetterà di democratizzare il mercato ed andare (addirittura!) oltre il capitalismo.

Non vi sono dubbi su alcuni dei benefici della sharing economy, che sono particolarmente visibili e quindi di grande impatto "politico". Ad una prima analisi puramente quantitativa il welfare collettivo viene aumentato da servizi come Uber: perdono i tassisti ma ne guadagnano viaggiatori e guidatori occasionali. Quanto ad Airbnb, la moltiplicazione dei posti letto incentiva il turismo, aumenta i consumi in loco, potrebbe anche rimpinguare le casse dei Comuni, qualora si raggiungesse un accordo, non impossibile, sul pagamento della tassa di soggiorno. A prima vista, è una win-win situation, consumatori soddisfatti, rendite di posizione scardinate, una sensazione diffusa di trickle down – Uber e Airbnb fanno soldi, ma così anche i numerosi lavoratori occasionali. Dati più approfonditi, in realtà, offrono già un quadro un poco diverso. Secondo Airbnb, l'87% di chi offre un letto su quella piattaforma affitta la casa in cui vive. [Eppure, per rimanere al caso di New York](#), il 50% dei ricavi della compagnia viene da padroni di casa che affittano più unità abitative, ed i $\frac{3}{4}$ del giro d'affari riguarda l'affitto di interi appartamenti – solo $\frac{1}{4}$ è quello legato alle stanze vuote. Numeri non proprio in linea con un business di massa che supporta la classe media.

In ogni caso a questo tipo di analisi manca la complessità di una realtà sociale non sintetizzabile in pochi numeri. Rimaniamo agli esempi in questione. Il problema delle città con Airbnb va ben oltre l'evasione fiscale: che ne è del diritto delle città di limitare l'afflusso di turisti attraverso la limitazione dei letti disponibili? O il diritto degli inquilini a non vivere a fianco di un Bed&Breakfast improvvisato? Siamo sicuri che i benefici economici per viaggiatori e guidatori occasionali valgano la deregolamentazione del mercato del lavoro – senza contratto, senza garanzie, senza sicurezze? Siamo sicuri che il lavoro – che è il punto centrale della questione e non invece la corsa in taxi – sia un bene che possa esser scambiato su un mercato digitale che disintegra una struttura sociale già gravemente ferita?

Mi spingo oltre: siamo sicuri che offrire un sostegno al reddito attraverso il lavoro a cottimo e part-time sia qualcosa di positivo? Nuovamente, i numeri in apparenza potrebbero dire di sì – lavoro invece di disoccupazione, salario (più) alto contrapposto a salario basso. Peccato che questo sia, in fondo, il discorso dei tanti Marchionne che usano la crisi come apriscatole contro

un modello di relazioni industriali che esiste per tutelare il più debole: investimenti, occupazione, in cambio di diritti. Non è un passo avanti verso la diversificazione delle fonti di reddito e la flessibilità dell'impiego. E' un passo indietro, ai tempi cui esisteva la "libertà" di lavorare 14 o 16 ore al giorno – libertà che proprio i lavoratori cancellarono con decenni di lotte. Rileggere Karl Polanyi, 70 anni dopo, è sorprendente:

La pianificazione ed i controlli sono attaccati come un diniego della libertà. La libera impresa e la proprietà privata sono dichiarate essenziali per la libertà. Nessuna società costruita su altre basi merita di dirsi libera. La libertà che le regole creano è denunciata come non-libertà; la giustizia, la libertà e il welfare che queste offrono sono condannate come schiavitù sotto mentite spoglie.

Quello cui ci troviamo davanti non è certo un idilliaco mondo dove il network rafforza la comunità di base, e sicuramente non vi è una democratizzazione del processo economico. Il suo contrario, anzi: una riorganizzazione del lavoro tesa a favorire lo sfruttamento; ed una violazione delle regole – regole a volte sbagliate e certo migliorabili ma che sono il fondamento dello stato democratico e il principale mezzo di protezione dei deboli contro il sopruso dei forti.

Se la tecnologia è un fatto neutro, i suoi utilizzi sottendono visioni del mondo drasticamente differenti. Ecco allora che l'analisi puramente quantitativa – e qui il mio disaccordo con Piccinelli è profondo – non può fare a meno di un giudizio di valore. Il successo economico delle piattaforme digitali – e i numeri sono effettivamente impressionanti – non ci dice nulla sull'impatto sociale di queste nuove tipologie di business. Non penso che veicolino bisogni sociali, ma anche fosse, è il tipo di risposta che si dà a questi bisogni a fare la differenza in politica. L'innovazione crea attriti e conflitti tra bisogni che spesso devono essere "pesati" oltre ai calcoli quantitativi e utilitaristici – che sono la base dell'economia moderna. Che succede se, come a Manhattan la domanda di trasporti più a buon mercato entra in collisione con le esigenze di traffico? Oppure se, come a San Francisco, la possibilità di generare reddito attraverso affitti temporanei aumenta la gentrificazione e la desertificazione del centro città?

Il modello politico che viene sotteso dall'avanzata di questa nuova tipologia di business (e non necessariamente dalla tecnologia in quanto tale), è una ulteriore mercificazione della politica, in cui il mercato diventa arbitro del giusto; dove la reputazione delle compagnie risolve i fallimenti di mercato; ed in cui le regole (dettate dallo Stato) sono rimpiazzate dall'efficienza delle transazioni economiche. Nel mondo dell'elettore-consumatore la società non esiste, la collettività è atomizzata in tanti singoli individui. L'utilità marginale del singolo consumatore diventa il motore di un mercato totalitario, pervasivo di ogni singolo aspetto della vita, e senza regole. Quel che rimane è la mano invisibile e le esternalità negative – dai prezzi delle case al traffico a Manhattan – vengono di conseguenza regolate non più dalla politica ma dal mercato stesso, in nome dell'efficienza e dell'utilità.

L'interesse individuale è (quasi) sempre maggiore di quello collettivo se visto dal punto di vista del singolo – compito della politica è salvaguardare il welfare comune dall'assalto, anche inconsapevole, dei free riders. I costi di transazione non sono solamente un ostacolo all'efficienza del mercato, ma il risultato di una negoziazione storica tesa a salvaguardare i beni collettivi. E' proprio in questo che si differenzia l'idea di cittadini da quella di consumatori: la somma degli interessi individuali non fa l'interesse comune. Ognuno di noi può essere *better off* lavorando qualche ora di più, ma è nell'interesse della collettività in cui vogliamo vivere?

Si tratta dunque di una battaglia ancor prima culturale che semplicemente elettorale, in opposizione ad una *weltanschauung* in cui il mercato diventa regolatore unico dei rapporti sociali ed il successo il metro di giudizio finale riguardo la bontà non tanto di questa o quella innovazione, ma sul suo utilizzo economico e sociale. Non si tratta di essere ostili o diffidenti verso il cambiamento tecnologico, tutt'altro: la rapida diffusione di questo genere di servizi deve far riflettere la politica. E non vi sono dubbi che quelle stesse piattaforme possano essere grandi opportunità, come dice giustamente Piccinelli: Blablacar con un sistema di tariffe sempre più basse dell'effettivo costo della corsa incentiva il car-pooling in opposizione ad un servizio di taxi mascherato come Uber. L'intervento politico in questa direzione, per un miglior uso della tecnologia a fini sociali, è imperativo.

Non si può però ridurre a questo. Credo poco al primato della politica ma ancor meno ad una visione economicista in cui è semplicemente la struttura economica a determinare lo sviluppo sociale. Quello su cui bisogna confrontarsi è il rapporto dialettico tra economia e politica. Guardiamo all'esempio del luddismo da un punto di vista storico. Se è vero che tale movimento venne sconfitto - e non poteva essere altrimenti, perché il progresso tecnico non si ferma – è anche vero, [come ci dice Simon Deakin](#), che quella opposizione alle macchine, di lì a pochi anni, si trasformò nel movimento sindacale. Il contro-movimento di cui parla Polanyi, in opposizione alla mercificazione di terra, lavoro e moneta, che aveva distrutto la società tradizionale, portò a quelle regolamentazioni che temperarono il capitalismo. Ora come allora, il punto fondamentale riguarda la concezione del mondo, quale debba essere il rapporto tra mercato e società, se vogliamo un mercato libero ed efficiente (anche se sulla supposta efficienza del mercato ci sarebbe poi molto da dire), oppure un mercato regolato dai bisogni sociali.

[Vuoi leggere l'anteprima del numero due di Pandora? Scarica il PDF](#)

[Vuoi aderire e abbonarti a Pandora? Le informazioni qui](#)